

# La carrozzeria? È un'opera d'arte



I brevetti hanno accompagnato la storia dell'automobile, 'certificando' in alcuni casi l'esistenza di veri e propri capolavori del design.

Il gruppo Rapisardi Intellectual Property di Milano, specializzato nella protezione della proprietà intellettuale, è un'istituzione in questo campo a livello europeo.

**P**er un certo periodo, diciamo negli anni '80, l'aspetto esteriore delle auto era molto simile. Oggi basta dare un'occhiata a un parcheggio per distinguere a un primo sguardo un modello dall'altro: spesso dalla linea si può immaginare la marca cui il modello appartiene.

«Se l'evoluzione tecnica ha modificato radicalmente l'ingegneria di un'automobile, lo stesso può tuttavia dirsi dell'evoluzione del design della carrozzeria», afferma l'ingegner Ugo Trojsi, responsabile dell'ufficio brevetti Rapisardi Intellectual Property di Milano, «quest'ultima è infatti il risultato di un'apposita fase di progettazione nella quale si applicano le tecniche del cosiddetto design industriale. Essa è perciò il risultato di una valutazione che deve armonizzare e risolvere, secondo criteri economici e secondo canoni di bellezza formali, una quantità di esigenze di mercato che identificano il prodotto».

Rapisardi Intellectual Property è specializzata nella protezione della proprietà intellettuale: marchi, brevetti, modelli, nomi a dominio, diritto d'autore, know-how e informazioni riser-



vate sono dunque i suoi principali campi d'intervento.

La linea della carrozzeria condiziona la collocazione, la dimensione e la forma della vettura, nonché le dimensioni delle sue varie parti; essa influenza inoltre anche l'aerodinamica dell'auto, con dirette conseguenze sui consumi di carburante.

**In alto, la Mini progettata da Sir Alec Issigonis nel 1959. Qui sopra, la Mini proposta recentemente dalla Bmw.**

«Mentre per quanto riguarda le innovazioni di soluzioni tecniche queste vengono protette depositando i cosiddetti 'brevetti di invenzione' (ad esem-

## Le tappe dell'evoluzione nelle dotazioni delle auto

**1910/1911** - Viene realizzato il primo paraurti e la ditta Lamplugh applica il primo tergicristallo, sia pure a comando manuale. In quel periodo fa la sua apparizione anche l'ammortizzatore della ditta Truffault, mentre Cadillac installa il primo motorino elettrico d'avviamento, che finalmente sostituisce la 'manovella'.

**1914** - Compare la chiusura centralizzata delle porte, ad opera della ditta Scripps Booth. In quello stesso anno, la Studebaker introduce l'indicatore del livello di benzina. Tre anni dopo, la società Franklin introduce la testa cilindri in lega leggera, e contemporaneamente si assiste alla nascita del servofreno, ad opera della Hispano Suiza.

**1924** - L'italo-francese Bugatti crea le ruote in lega leggera mentre, tra quello stesso anno e il 1930, vengono introdotti il tergicristallo elettrico sulla Buick, il filtro aria sulla Packard, il servosterzo Davis, le quattro ruote sterzanti e il parabrezza inclinato di serie per vettura chiusa di Pininfarina.

**1931** - Nascono le punterie idrauliche sulla Cadillac; nel frattempo, Porsche adotta le barre di torsione mentre Mathis e Fiat i freni idraulici di serie.

**1932** - La Nash introduce le cinture di sicurezza, destinate a rivoluzionare il concetto di sicurezza attiva nell'auto.

**1953/1960** - Vengono registrate altre importanti innovazioni: la carrozzeria in plastica, ad opera della carrozzeria milanese Touring, i freni a disco, di serie sulle Jaguar, le sospensioni idropneumatiche della Citroën, la 'sicurezza bambini', montata sulle porte posteriori della Renault, i proiettori anabbaglianti asimmetrici della Ford e le luci lampeggianti d'emergenza della Chrysler.

**1967** - A Jensen va il merito di aver installato per prima l'Abs, dapprima di tipo meccanico e, dal 1967, a controllo elettronico.

**1972** - La General Motors adotta l'airbag.

**1975** - Viene introdotto il catalizzatore della Buick.

**1978** - Il primo computer di bordo è montato a bordo delle vetture Cadillac, e il filtro antipolline viene installato per la prima volta sulle Saab svedesi.

**1982** - Le vetture nipponiche Isuzu vengono equipaggiate di iniettori diesel a controllo elettronico.

**1983** - Appare il variatore di fase della distribuzione sulle vetture Alfa Romeo.

**1986** - È la volta dei proiettori poliellissoidali per le Bmw e dello spoiler posteriore estraibile per la Lancia.

**1989** - Il rollbar automatico è adottato sulle Mercedes.

**1995** - Primi proiettori allo 'xeno', sulle Bmw, e primo sensore di pioggia, sulle Mercedes.

**1998** - Lancio sul mercato della prima automobile elettrica ibrida (Hev), la Toyota Prius.

**1999** - Lancio sul mercato del concetto a due posti della Honda chiamata VV con un motore a benzina a tre cilindri e un motore elettrico integrato che attiva le ruote anteriori.

**2000** - Lancio della seconda generazione Toyota Prius con più potere, accelerazione migliore e emissioni di scarico più basse rispetto al modello precedente. Il suo nome? Toyota Hybrid Synergy Drive.

**2003** - Dopo la terza generazione della Toyota Prius, Gm lancia un sistema di propulsione diesel elettrico a due tempi per autobus.

**2005** - Bmw, Daimler Chrysler e Gm formano una "Global Hybrid Cooperation" per sviluppare Two-Mode per applicazioni su varie auto e automezzi leggeri.

**2006** - Chevrolet, Ford, Gmc, Honda, Lexus, Mercury e Toyota offrono una dozzina di modelli ibridi di auto e camion. Si prevede che le vendite annuali di questo genere di vetture supereranno un milione di unità entro il 2010.

**2007** - La serie ibrida di Chevrolet Volt prevede l'introduzione di batterie al litio in grado di percorrere circa 40 miglia con la guida elettrica.

**2008** - I modelli Dodge Durango e Chrysler Aspen seguiranno le auto ibride a due modalità Chevrolet Tahoe e Gmc Yukon entro la fine dell'anno.

pio il brevetto dell'airbag, depositato nel 1953), nel caso della carrozzeria di un'automobile questa può venir protetta depositando un 'brevetto per disegno registrato' o un 'modello registrato' secondo la normativa vigente nel settore della proprietà industriale», spiega Ugo Trojsi, ricordando come l'ufficio brevetti Rapisardi vanti, in questo specifico settore, una decennale specializzazione.

Il Gruppo, che si avvale di un team di 55 esperti professionisti, fra cui ingegneri, tecnici e avvocati, è considerato a livello europeo come punto di riferimento in quest'ambito ed è guidato dal 1972 dall'avvocato Mariacristina Rapisardi.

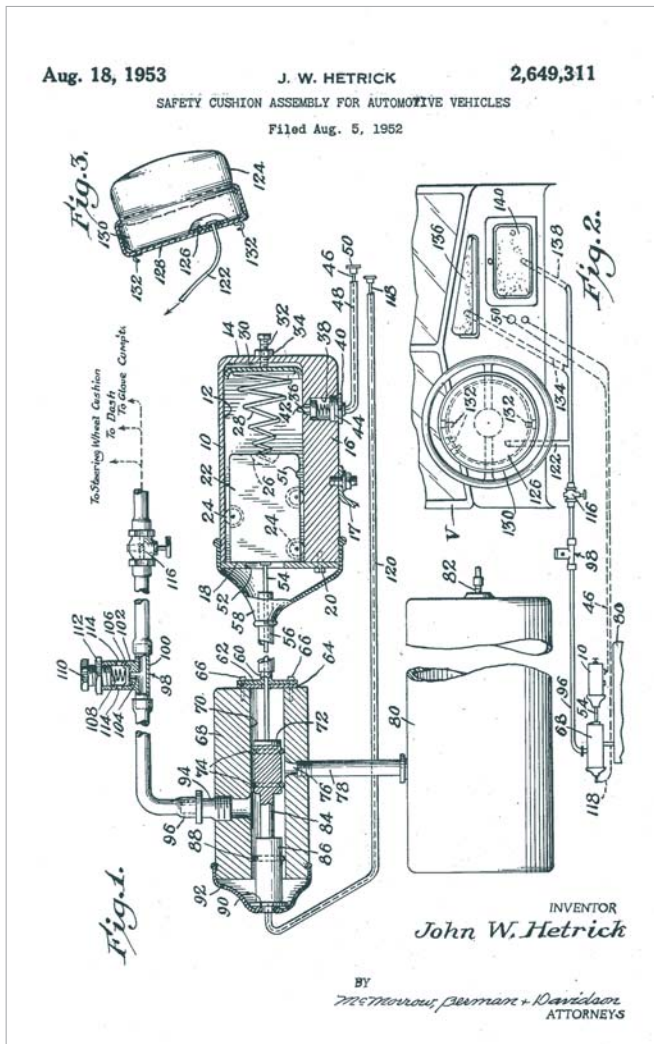
Un esempio emblematico di disegno industriale è relativo alla Mini, l'innovativa vettura progettata da Sir Alec Issigonis nel 1959: «Fin dalla sua prima apparizione sul mercato, apparve chiaro a tutti che si trattava di un vero capolavoro, pur con gli inevitabili difetti che presentava», afferma convinto Trojsi.

Il successo riscosso dal particolare design della primi Mini ha indotto la Bmw a realizzare, di recente, la 'sua' Mini: «Questa vettura, che aveva tutte le credenziali per rivelarsi un moderno capolavoro, caratterizzato magari anche da una maggiore e più gradevole fruibilità, è tuttavia un'altra cosa e non costituirà nella storia dell'automobile quella tessera tanto significativa che la Mini di Issigonis può vantarsi di rappresentare», commenta il responsabile dell'ufficio brevetti della Rapisardi.

Il design di un'automobile che presenti soluzioni stilistiche degne di nota è una proprietà intellettuale a tutti gli effetti, tanto che in questi anni notiamo come alcune Case capitalizzino su di esso proponendone delle rivisitazioni: pensiamo al Maggiolino riprodotto dalla Volkswagen alcuni anni fa o alla nuova Cinquecento della Fiat. «La protezione della carrozzeria di un'automobile può essere validamente tutelata mediante il deposito di un disegno o di un modello registrato», spiega Ugo Trojsi, ricordando come la stessa Rapisardi Intellectual Property sia attiva in quest'ambito nei suoi uffici di Milano, Lugano e Londra.

«Con l'entrata in vigore della direttiva





Sopra, Ugo Troisi, responsabile dell'ufficio brevetti Rapisardi Intellectual Property di Milano.  
A sinistra, il disegno dell'airbag, brevettato nel 1953.

libertà creativa.

È anche importante sapere cosa è possibile o non è possibile tutelare di una carrozzeria alla luce dell'attuale normativa, che prevede, ad esempio, che sia tutelabile solo ciò che è visibile. A questa stregua il pistone di una vettura, non essendo visibile se non in fase di smontaggio o riparazione, risulta esplicitamente escluso; e dubbi possono persistere nel caso della marmitta, dato che è difficile stabilire con certezza se essa sia visibile o meno. Inoltre, non può essere coperto da brevetto tutto ciò che non sia nuovo o sia stato divulgato dall'autore da più di dodici mesi. Non è poi registrabile la forma che ha univocamente un valore tecnico.

Particolare attenzione è poi posta alle forme necessarie per l'intercon-

comunitaria sull'armonizzazione dell'Istituto del Modello Ornamentale all'interno dell'Unione Europea, affinché si possa validamente tutelare la carrozzeria di un'automobile si deve tener conto, tra gli altri requisiti, anche del concetto di carattere individuale che ha una carrozzeria», precisa l'esperto, sottolineando come il carat-

tere individuale di una carrozzeria rappresenti una sorta di 'impressione generale' che questa suscita nell'utilizzatore informato. Per valutare questo carattere individuale viene preso in considerazione il margine di libertà che ha il designer nella realizzazione della carrozzeria, così come la pressione esercitata dal gusto vigente sulla



**GARAGE TARCISIO PASTA SA**

Via Monte Ceneri 1 - 6593 Cadenazzo

Tel. 091 850 20 20 - Fax 091 850 20 21 - [www.tpasta.ch](http://www.tpasta.ch)



ASTON MARTIN



JAGUAR



nessione, che non sono registrabili: «Si pensi ad esempio a una carrozzeria con elementi intercambiabili, quali possono essere i pezzi di ricambio. Tramite la monopolizzazione della forma dell'attacco si potrebbe arrivare al monopolio degli stessi, e questo è da escludere in quanto la legge è fatta per favorire i ricambisti», fa notare Trojsi, appassionato studioso della storia dei brevetti in campo automobilistico.

Da quanto detto appare dunque chiaro come la presentazione estetica di un prodotto rivesta una sempre maggiore importanza sul mercato: a parità di rendimento tecnico e funzionale,

un pregio estetico maggiore consente infatti ad un'impresa di acquisire una posizione privilegiata rispetto alla concorrenza.

I disegni e i modelli comunitari registrati, la cui domanda deve essere depositata presso l'Uami - Ufficio per l'Armonizzazione nel Mercato Interno - con sede ad Alicante, in Spagna, hanno la caratteristica di produrre i loro effetti sull'intera Unione Europea in quanto costituiscono un unico titolo, che soggiace ad un'unica norma, valida su tutto il territorio comunitario.

Un disegno o modello comunitario è protetto come 'disegno' o 'modello

comunitario non registrato' quando è stato divulgato al pubblico entro un periodo di tre anni dalla divulgazione stessa, ma non è stato oggetto di registrazione; viceversa, se registrato è un 'disegno o modello comunitario registrato'.

La durata della protezione di disegni o modelli comunitari non registrati è di tre anni a partire dalla data in cui il disegno o modello è stato divulgato al pubblico per la prima volta nella Comunità, mentre la durata della protezione di disegni o modelli comunitari registrati è di cinque anni a partire dalla data di deposito della domanda di registrazione: «Tuttavia, la protezione può essere prorogata per uno o più periodi di cinque anni, fino ad un massimo di venticinque anni dalla data di deposito», aggiunge Ugo Trojsi.

Il disegno o modello comunitario registrato conferisce al titolare il diritto esclusivo di utilizzare il disegno o il modello e di vietarne l'utilizzo a terzi senza il suo consenso: «Sono in particolare atti di utilizzazione la fabbricazione, l'offerta, la commercializzazione, l'importazione, l'esportazione o l'impiego di un prodotto in cui il disegno o modello è incorporato o cui è applicato, ovvero la detenzione di siffatto prodotto per i fini suddetti», ricorda Ugo Trojsi, che precisa: «il disegno o modello comunitario non registrato conferisce al titolare il diritto di vietare gli stessi atti vietati dal disegno o modello comunitario registrato soltanto se l'utilizzazione contestata deriva dalla copiatura di un disegno o modello protetto».

Un disegno o modello comunitario registrato è dichiarato nullo in seguito ad una domanda di nullità presentata all'Ufficio, ovvero ad un Tribunale dei disegni e modelli comunitari in base ad una domanda riconvenzionale nell'ambito di un procedimento per contraffazione.

Va notato che la norma comunitaria impone agli Stati aderenti di definire un numero ridotto di tribunali specializzati, i quali devono trattare tutta la materia inerente il diritto industriale. Infine, con una domanda di registrazione possono essere protetti uno o più disegni o modelli.

**eco\_ceed break**  
L'AUTO PER MENO!  
CON 7 ANNI DI GARANZIA DI FABBRICA



**CATEGORIA DI EFFICIENZA ENERGETICA A**

**VANTAGGI ECO**

- sistema Stop-Start ISG
- categoria di efficienza energetica A
- consumi inferiori
- meno emissioni di sostanze nocive
- 7 anni di garanzia di fabbrica

Di serie: ABS, 6 airbag, poggiatesta attivi, hi-fi, climatizzatore, 1664 l di volume di carico, solo 140 g/km di CO<sub>2</sub> e 5,9 l di consumi ciclo misto (categoria di efficienza energetica A)

**CHF 22'222.-**

**CRISTALLINA.ch**  
ASCONA - GORDOLA

Via Circonvallazione 3 CH 6612 Ascona  
Tel. 091 791 13 20 Fax 091 791 51 19

**KIA**  
**KIA MOTORS**  
The Power to Surprise™

Prezzi netti raccomandati IVA incl.

*Elena Steiger*